Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9584**
19. Wahlperiode 23.04.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ingrid Nestle, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eisenbahnverkehr zwischen Niebüll und Westerland (Sylt)

Zwischen Niebüll und Westerland besteht eine Bahnstrecke, auf der Personen-, Güter- und Autozüge verkehren. Die Bahnstrecke wurde nach der neuen Grenzziehung zwischen Deutschland und Dänemark im Jahr 1920 zwischen den Jahren 1923 und 1927 neu gebaut und am 1. Juni 1927 in Betrieb genommen. Die Strecke ist insgesamt 39,3 Kilometer lang. Ein Teilstück ist der 11 Kilometer lange Damm zwischen der Insel Sylt und dem nordfriesischen Festland – allgemein Hindenburgdamm genannt. Im Jahr 1972 wurde die Strecke im Bereich des Hindenburgdamms zweigleisig ausgebaut. Der in Kilometer 205,1 der Marschbahn gelegene Kreuzungsbahnhof Lenshallig bietet eine Ausweichmöglichkeit für Züge auf Festlandsseite zwischen den Bahnhöfen Niebüll und Klanxbüll. Auf Sylt besteht eine Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Keitum.

Bereits im Jahr 2010 wurde die Strecke Niebüll–Westerland (Sylt) als überlasteter Schienenweg eingestuft (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6319). Die in den 1990er-Jahren eingeleiteten Verbesserungen bei der Infrastruktur – insbesondere Außenbahnsteige in Klanxbüll, Morsum und Keitum – haben die betriebliche Kapazität nicht soweit erhöhen können, dass alle Trassenanmeldungen erfüllt werden können. Auch die Verlängerung der Gleise im Kreuzungsbahnhof Lenshallig und die Anpassung der Signaltechnik brachten nur kurzfristige Entlastung. Die DB Netz AG steht wegen der begrenzt zur Verfügung stehenden Trassen in der Kritik. Insbesondere im Autozugverkehr besteht derzeit mehr Nachfrage als erfüllt werden kann.

Als ein Auswuchs der begrenzten Kapazitäten erfand die DB Autozug GmbH im Jahr 2015 den Sylt Shuttle Plus (SSP). Dieser verkehrt bis zu 30 Mal zwischen Bredstedt und Westerland (Sylt) und einmal pro Woche bis nach Hamburg-Altona. Der Zug wird an einen Autoreisezug nach Westerland angekuppelt. Aufgrund niedriger Fahrgastzahlen steht der SSP seit geraumer Zeit in der Kritik (www.shz.de/lokales/nordfriesland-tageblatt/kapazitaeten-frei-im-sylt-shuttle-plus-id17782241.html). Hintergrund der geringen Fahrgastzahlen sind insbesondere die längeren Fahrzeiten des SSP. Die zusätzlichen Rangierfahrten für den SSP in Niebüll und Westerland (Sylt) führen zu weiteren betrieblichen Belastungen der ohnehin schon stark ausgelasteten Infrastruktur.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen sind seit der Erklärung der Strecke zum überlasteten Schienenweg im Jahr 2010 unternommen worden?

2. Wie hat sich die Auslastung der Bahnstrecke Niebüll–Westerland in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte differenziert nach Personen-, Güter- und Autozügen angeben)?
3. Wie wird sich die Auslastung der Bahnstrecke Niebüll–Westerland in den nächsten zehn Jahren entwickeln (bitte differenziert nach Personen, Güter- und Autozügen angeben)?
4. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der letzten zehn Jahre entwickelt (bitte einzeln pro Jahr angeben)?
5. Wie hat sich in den letzten zehn Jahren die Pünktlichkeit entwickelt (bitte einzeln pro Jahr für Personenzüge und Autozüge nennen)?
6. Wie hoch war in den letzten zehn Jahren der Anteil ausgefallener Züge (bitte in Prozent und in absoluten Zahlen nennen)?
7. Wie werden sich die Fahrgastzahlen in den nächsten zehn Jahren entwickeln?
8. Wie viele Fahrplantrassen stehen an einem durchschnittlichen Tag zur Verfügung?
9. In welchem Stadium befinden sich die Planungen für einen Ausbau der Strecke?
10. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, die Ausbaustrecke Niebüll–Klanxbüll–Westerland (Sylt) in die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung aufzunehmen und damit die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 abzusichern?
11. Ist die Ausbaustrecke Niebüll–Klanxbüll–Westerland (Sylt) mittlerweile Bestandteil der Sammelfinanzierungsvereinbarung Leistungsphase 1/2 A oder Sammelfinanzierungsvereinbarung Leistungsphase 1/2 B?

    Wenn nein, bis wann ist eine Erweiterung der Sammelfinanzierungsvereinbarungen um das Vorhaben Ausbaustrecke Niebüll–Klanxbüll–Westerland (Sylt) geplant?
12. Wird ein durchgängig zweigleisiger Ausbau erfolgen?

    Wenn ja, bis wann?
13. Bis wann wird ein zumindest teilweise zweigleisiger Ausbau auf der Festlandseite zu erwarten sein (z. B. von Niebüll über Lenshallig nach Klanxbüll)?
14. Sind andere kurzfristig wirkende Maßnahmen bei der Infrastruktur geplant, um die angespannte Situation bei der Streckenkapazität zu entspannen?
15. Wie wird die Aufnahmekapazität des Bahnhofs Westerland (Sylt) für den Zielzustand durchgehend zweigleisiger Ausbau eingeschätzt?
16. Ist die Verlagerung der Autoverladung aus Westerland (Sylt) heraus an einen anderen Standort Teil der Planungen?
17. Wie weit sind die Planungen für ein elektronisches Stellwerk (ESTW) Westerland vorangeschritten?
18. Wird Niebüll als Standort für ein ESTW gesehen?
19. Ist die Elektrifizierung der Strecke Niebüll–Westerland im Zuge der ohnehin vorgesehenen Ausbauten eine Option?
20. Ist die Auflassung des Bahnübergangs Gather Landstraße in Niebüll Bestandteil einer Ausbauplanung der Strecke?
21. Ist die Anhebung der Geschwindigkeit im derzeit eingleisigen Abschnitt zwischen Niebüll und Klanxbüll im Zielzustand zweigleisiger Ausbau vorgesehen?

22. Wird es am Kreuzungsbahnhof Lenshallig kurzfristig Verbesserungen bei der Infrastruktur geben?
23. Hat die große Nachfrage der Anbieter im Segment Autozug Auswirkungen auf den Personenverkehr, die zu Qualitätseinbußen im Personenverkehr führen können?
24. Wie bewertet die Bundesregierung die Konflikte bei der Vergabe von Trassen zwischen der DB Regio Schleswig-Holstein, der DB Autozug GmbH und der RDC Deutschland GmbH?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die Vorgehensweise der Bundesnetzagentur bei der Trassenvergabe zwischen der DB Autozug GmbH und RDC Deutschland GmbH?
26. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der SSP nur betrieben wird, um für die Angebote von DB Autozug GmbH gegenüber konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eine bessere Trassenvergabe zu erzielen?

    Wenn nicht, wie begründet sich der Betrieb des SSP?
27. Aus welchen Gründen wurde mit dem SSP im Jahr 2015 ein weiteres Fahrgastangebot auf der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Westerland geschaffen?
28. Handelt es sich beim SSP um ein Produkt des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs?

    Wenn ja, worin begründet sich die Eigenwirtschaftlichkeit?
29. Wie wird dieses Produkt beworben (bitte die einzelne Werbemaßnahmen seit Einführung im Jahr 2015 detailliert auflisten)?
30. Wie viele Fahrgäste nutzten den SSP seit der Einführung im Jahr 2015 in den Abschnitten Westerland–Niebüll, Niebüll–Langenhorn und Langenhorn–Bredstedt (bitte die absoluten Fahrgastzahlen pro Monat für die aufgeführten Streckenabschnitte nennen)?
31. Wie oft wurde seit Einführung des SSP im Jahr 2015 dieser auch für Fahrkartenbesitzerinnen und Fahrkartenbesitzer des Nahverkehrs freigegeben (bitte nach Freigaben pro Jahr sowie Gründe für die Freigabe aufschlüsseln)?
32. Wie oft kam es zwischen 2015 und März 2019 zu Ausfällen des SSP auf den Streckenabschnitten Westerland–Niebüll, Niebüll–Langenhorn und Langenhorn–Bredstedt (bitte die Ausfälle in absoluten Zahlen pro Monat sowie den prozentualen Anteil an den Gesamtfahrten pro Monat auflisten)?
33. Welchen Einfluss hat das Ausleihen von Fahrzeugen des SSP an die DB Regio Schleswig-Holstein zum Betrieb der Strecke Husum–Bad St. Peter-Ording auf die Zahl der Zugausfälle des SSP?
34. Wie viel Gebühren im Jahr zahlen die Autozüge der DB Autozug GmbH und die SSP-Züge sowie die Züge der RDC Deutschland GmbH an die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Strecken, der Stationen und der Terminals (bitte getrennt nach Zug- und Gebührenart auflisten)?

35. Weisen die Züge des SSP folgende für den Fernverkehr typische Eigenschaften auf:

    a) Klimaanlage

    b) Bordrestaurant

    c) Bordpersonal

    d) Zugbegleitpersonal

    e) WLAN?

    Wenn nein, warum nicht?

36. Ist der SSP auf allen Streckenabschnitten mit Zugbegleitpersonal besetzt? Wenn nein, warum nicht?

37. Ist der SSP auf allen Streckenabschnitten mit Bordpersonal besetzt?

    Wenn nein, warum nicht?

38. Auf welchen weiteren Strecken in Deutschland wurden und werden gegenwärtig Dieseltriebwagen in der Größe des SSP im Fernverkehr eingesetzt?

Berlin, den 9. April 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333